

RICERCA TITOLO

Home Finanza con Bloomberg Lavoro Calcolatori Finanza Personale

Osserva Italia

Listino Portafoglio



Più treni, le merci cinesi e Ferrogrill. Mazzoncini: "Noi, una rete globale"

È in arrivo l'ok alla fusione con Anas e l'ad di Fs detta gli obiettivi delle strategie: un nuovo modello di "mobilità collettiva e condivisa", una flotta rinnovata, i treni in Borsa e negozi in centinaia di stazioni

di FABIO BOGO

Lo leggo dopo



TAG

ferrovie dello stato, fs, anas, Alta velocità, Renato Mazzoncini

Renato Mazzoncini, amministratore delegato delle Ferrovie, è reduce da un brutto venerdì, a causa del black out che ha paralizzato la circolazione dei treni a Roma, con contorno di polemiche e accuse dei consumatori. Ma guarda avanti e non rinuncia alla battuta: "Il mio nemico è l'auto privata, dobbiamo puntare a mobilità collettiva e condivisa", dice. Non è una dichiarazione di guerra, ma un guanto di sfida sì: il premio è riequilibrare a favore del trasporto combinato rotaia- gomma la mobilità italiana.

Per raggiungere l'obiettivo le Ferrovie, in marcia verso il ruolo di player globale del settore mettono sul tavolo le carte: dall'integrazione con l'Anas ai nuovi treni, dai collegamenti con il sud alla rivoluzione commerciale nelle stazioni, per finire con un

possibile progetto di quotazione del servizio passeggeri di lunga percorrenza "per garantire di mantenere nel tempo la vocazione industriale in un settore totalmente liberalizzato"

Ingegnere Mazzoncini, cominciamo con l'Anas: è arrivato finalmente il via libera del Mef, la fusione si fa. Siete pronti?

"Sì, stiamo per diventare più grandi. Stiamo lavorando al contratto di programma - che fisserà il corrispettivo a fronte di servizi misurabili e che permetterà ad Anas di uscire dal perimetro della Pa - e alla perizia sui 9 miliardi di contenzioso sui lavori. L'incarico arriverà a giorni. Lavoriamo per chiudere entro l'autunno

l'operazione, e Anas diventerà una sorella di Rfi, Trenitalia, Mercitalia, Busitalia sotto la holding FS Italiane. Le sole sinergie in servizi faranno risparmiare 40 milioni l'anno, 400 milioni a regime nei 10 anni del piano industriale. L'osmosi Fs-Anas permetterà di far crescere il livello della società guidata da Gianni Armani a quello delle Ferrovie, che oggi è un benchmark europeo in termini di innovazione tecnologica e risultati economici".

Innovazione significa intanto nuovi treni

"Abbiamo completato la flotta di Frecciarossa 1000, ce ne sono 50, che si aggiungono ai 59 Etr500 e ai 40 Frecciargento. I Frecciabianca invece li stiamo progressivamente trasferendo ai servizi InterCity, che erano la cenerentola del trasporto. Se vogliamo che gli utenti scelgano il treno dobbiamo offrire un servizio di qualità anche lì: quindi alziamo il livello del servizio, introducendo ad esempio il pulitore viaggiante, molto apprezzato dalla clientela. Abbiamo la flotta più giovane e moderna d'Europa con un terzo dei treni con meno di due anni di vita. Ma non basta ancora. Dobbiamo lavorare anche sulle

STRUMENTI

MARKET OVERVIEW

Lista completa »

Mercati Materie prime Titoli di stato

FTSE MIB	21.210,57	-0,38%
FTSE 100	7.547,63	+0,40%
DAX 30	12.602,18	-0,15%
CAC 40	5.336,64	-0,01%
SWISS MARKET	9.042,03	+0,08%
DOW JONES	21.080,28	-0,01%
NASDAQ	6.210,19	+0,08%
HANG SENG	25.639,27	+0,03%

CALCOLATORE VALUTE

Euro 1Dollaro USA

1 EUR = 1,12 USD

TOP VIDEO

da Taboola

G7, fuori programma a Catania. Brigitte Macron e Akie Abe salutano la folla

Al G7 tensioni Usa-Germania, ma la battuta di Merkel fa ridere Trump

DAL WEB

Promosso da Taboola



Jaguar F-PACE 2.0 TD4 240 CV. L'auto più bella del 2017
Jaguar



Altesino Brunello di Montalcino DOCG 2012
36,28 € - vino75.com

infrastrutture"

Al Nord i cantieri si muovono, al sud meno

"Non è così. La linea padana da Milano a Venezia procede, e tra 6-8 anni avremo completato la parte mancante, quella da Brescia a Padova. Ma siamo partiti anche al Sud. Al via i cantieri della Napoli-Bari e soprattutto il 6 giugno inauguriamo la stazione di Afragola, lo snodo che renderà più vicine Puglia, Calabria e Sicilia con il resto dell'Italia. Afragola non sarà una cattedrale nel deserto, ma un nodo che garantirà una fermata napoletana senza far entrare e uscire i treni da Napoli Centrale, con notevole risparmio di tempo per chi è diretto più a Sud. Sono già pronte a partire 18 coppie di treni, tra noi e Italo".

Ma la Sicilia resta lontana senza il Ponte sullo Stretto. "Non ho cambiato idea.

L'opera serve, in Sicilia vivono 6 milioni di persone, sbagliato ricorrere al Project financing, inserito nelle opere ferroviarie con 4 miliardi si fa e costa meno della Napoli - Bari e di tante altre opere; strategicamente è il completamento del corridoio ferroviario Scandinavia-Mediterraneo, corridoio di cui fanno parte il ponte di Oresund e il traforo del Brennero, opere non certamente meno complesse o costose".

Le grandi opere sono importanti, ma bisogna anche migliorare il servizio delle linee regionali

"È una priorità assoluta, visto che i *commuters* sono l'80% del nostro traffico. Quindi puntualità e regolarità, che sono già a livelli alti, ma soprattutto qualità. Stiamo investendo 5 miliardi per la nuova flotta, la cui punta di diamante sarà il Rock, il nuovo treno elettrico due piani per il servizio regionale prodotto dalla Hitachi Rail Italy. Con questo treno vogliamo cambiare la percezione del viaggio locale, che diventa attraente per immagine e sostanza. Oltre a 300 Rock poi entreranno in servizio altri 150 nuovi treni elettrici monopiano, i nuovi Jazz prodotti da Alstom. E' in corso la gara per nuovi 135 treni per le linee diesel tutti gli altri treni della flotta verranno rimodernati. I treni regionali per i pendolari sono il pezzo più importante della nostra catena dal 2019 arriveranno questi nuovi treni ed entro il 2023 avremo il 70% della flotta dei regionali rinnovata ponendoci anche qui ai massimi standard europei. Anche per questo nel nostro Piano spingiamo per unificare nella rete nazionale gestita da RFI le linee ex concesse gestite ancora dalle regioni, normalmente con standard tecnologici assai più arretrati. Nello stesso pacchetto di norme che tratta il trasferimento di Anas vi è una norma che consentirà alle regioni che lo desidereranno, il trasferimento delle linee alla gestione di RFI"

L'altra gamba sono le merci, che assumono un'importanza crescente visto gli enormi investimenti che la Cina sta facendo per portare i suoi prodotti sui mercati europei. One Belt, one Road può essere un'opportunità per l'Italia, se siamo capaci di coglierla con porti e sistemi di trasporto

"Noi ci siamo. Intanto l'acquisizione in corso delle ferrovie greche ci permette di essere al servizio dei porti di Salonico e del Pireo, porte per l'area Balcanica. Poi, nell'ipotesi che la Cina metta gli occhi sul porto di Taranto, stiamo investendo sulla linea merci adriatica aumentandone la capacità con carri a standard pc80, capaci di portare in Europa merci con grandi ingombri. Le merci per noi sono strategiche. Abbiamo riunito le attività sotto un solo brand, la nuova subholdig Mercitalia, demolito i vecchi carri, aumentato l'efficienza e finalmente realizzato un primo pilot di un'app che permette al cliente di sapere dove sono le merci spedite, mentre prima non sapevamo neppure dove fosse il treno. Se i cinesi verranno troveranno il Paese pronto, aiutato in questo dalla riforma della portualità varata dal ministro Delrio: meno autorità portuali e meno poltrone, uguale più efficienza. Stiamo investendo nel merci 1.5 miliardi di euro dopo anni di disinvestimento, 125 nuove locomotive, nuovi carri tecnologici e terminali per lo scambio gomma-ferro"

L'Italia è presidiata, e l'estero?

"Fuori dai confini il fatturato salirà da 1 a 4 miliardi nei prossimi 10 anni. Oltre alla Grecia siamo in Gran Bretagna, dove concorriamo per la Londra - Edimburgo e abbiamo acquisito quest'anno il principale servizio pendolari per Londra, il franchising della City to Coast che collega Londra alla costa del South Essex; in Francia con

Seguici su

STASERA IN TV

21:25 - 23:20
Ti sposo ma non troppo

21:50 - 22:40
N.C.I.S. New Orleans - Stagione 3 - Ep. 11

21:10 - 01:00
Amici di Maria - Stagione 16 - Ep. 10

21:10 - 23:00
L'acchiappadenti

[Guida Tv completa »](#)

CLASSIFICA TVZAP SOCIALSCORE



1. Amici di Maria De Filippi

82/100

Mi piace

imilibr

ebook



TOP EBOOK

La mia stella dal Giappone
di Virginia Cammarata



LIBRI E EBOOK

LE MACCHIE CHIARE DELLA LUNA
di NINO PRASTANI

La rivoluzione del libro che ti stampi da solo. Crea il tuo libro e il tuo ebook, vendi e guadagna
Guide alla scrittura
Concorsi letterari e iniziative per autori e lettori

Thello, la Milano- Costa Azzurra e la Venezia-Milano- Parigi; In Germania con Netinera e stiamo valutando un'acquisizione di bus in Olanda. Con il nostro know-how tecnico e le tecnologie siamo in California per l'Alta Velocità Los Angeles-San Francisco. Siamo ormai un'azienda europea, primo operatore ferroviario in Italia e Grecia, secondo in Germania e già presente in UK e Francia.

A lei piace progettare la mobilità del futuro, nella quale Ferrovie possono avere un ruolo centrale. Partiamo dalle regole. Ha senso bloccare Flixbus?

"No assolutamente, evidentemente le lobby a volte portano il legislatore a varare norme conservative. Noi abbiamo accettato la sfida della concorrenza e abbiamo risposto con Busitalia Fast. Chi viaggia con quel sistema è un cliente che non può permettersi spesa più alta e non ha problemi di tempo. E' una nicchia interessante, è sbagliato non occuparsene. Sono comunque persone che scelgono di non prendere l'auto e preferiscono la mobilità collettiva o condivisa. Noi con i bus li portiamo fino in Germania".

Vedremo le Ferrovie salire in metropolitana? Sì. A Milano abbiamo ottenuto il via libera dell'Antitrust per le quote ex Astaldi della Metro 5, o linea lilla. Il trasporto urbano è fondamentale. In Italia ci sono 234 chilometri di linee metropolitane, meno delle 290 della sola Madrid. In Germania sono 630, in Gran Bretagna 680. Come si può essere competitivi con questi numeri? Ma bisogna anche ripensare al concetto di aree metropolitane. Sotto l'aspetto del trasporto oggi Roma e Napoli sono già una sola area, dato che distano circa un'ora in treno. Milano è collegata in 45 minuti a Torino, un'ora a Bologna, 36 minuti a Brescia e col Terzo valico lo diventeranno anche Genova-Torino e Genova-Milano: cinque città fortemente industriali, un porto e un hub che è Malpensa. Dobbiamo aumentare le infrastrutture metropolitane in queste realtà di macroaree, che si giocheranno la competitività in Europa".

Lei parla di Malpensa, e viene in mente Alitalia. Vi hanno chiesto di dare aiuto?

"Ci sono sinergie tra aerei e treni e infatti abbiamo già iniziative commerciali il corso con compagnie. Già ci stiamo impegnando in settori non tradizionalmente nostri, come il trasporto su gomma o le infrastrutture stradali, non abbiamo energie e risorse per Alitalia. Per rilanciarla servono energie finanziarie e competenza. E' fuori dalla nostra portata.

A proposito di missioni difficili, avete avuto riscontri al vostro interessamento per i trasporti romani dell'Atac?

"Nessuna, silenzio assoluto da parte dell'amministrazione capitolina. Atac ha un bacino di utenza di 4 milioni di persone ed è un'azienda quindi interessante: da spettatori assistiamo ad un servizio che ha un livello qualitativo inaccettabile ma siamo sempre disponibili a collaborare"

Treni, metropolitane, autobus. All'elenco mancano le stazioni. Cosa ne fate?

"Quelle più grandi stanno diventando dei grandi mall cittadini: a Milano il 30 per cento delle persone che entrano in Centrale ci va a fare la spesa. Per le 620 più piccole c'è un progetto: più sicurezza e riqualificazione, con i tornelli; e-commerce, con armadi dove farsi consegnare la spesa fatta on line; attività alberghiera dove possibile, con Bed & Breakfast; e soprattutto una rete di servizi commerciali dove trovare beni di necessità tipo pasta, rasoi, batterie, come accade negli Autogrill in autostrada"

Avremo quindi i "Ferrogrill" ?

"Non abbiamo deciso il nome del brand, ma il senso è quello"

Ferrovie fa tutto in casa. O meglio, la casa delle ferrovie è sempre più grande

"Se è per questo abbiamo progetti anche per l'energia elettrica. Essendo i più grandi consumatori italiani, con 4 Terawattora, pensiamo di investire per attrezzare sempre più aree nostre per il fotovoltaico. Abbiamo lanciato un grande progetto con Terna."

E poi sul mercato con la privatizzazione...

"Ribadisco che la quotazione è un mezzo, non un fine. L'idea che stiamo valutando e su cui è in corso uno studio è di scindere Trenitalia tra regionali e lunga percorrenza e

quotare quest'ultima, l'Alta Velocità e InterCity. Se lo studio che stiamo conducendo avrà esito positivo, avremo l'oggetto quotabile, una newco che avrà alcuni passaggi anche tecnici di omologazione e sicurezza. E questo dovrebbe essere pronto nei primi mesi del 2018. La mia idea è per un'azienda che opera in un mercato liberalizzato possa esserci una quota rilevante di flottante, certamente non maggioranza, in modo che sia possibile accedere più facilmente ai finanziamenti e ragionare in termini industriali. Anche il trasporto merci opera a mercato ma ad oggi non produce valore, Vedremo in futuro dopo la grande ristrutturazione in corso".

(22 maggio 2017)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Consiglia 32 persone consigliano questo elemento. Consiglialo prima di tutti i tuoi amici.

Divisione Stampa Nazionale — GEDI Gruppo Editoriale S.p.A. - P.Iva 00906801006
Società soggetta all'attività di direzione e coordinamento di CIR SpA